SHRI V. DHANANJAY KUMAR : Sir, I introduce the Bill.

MR. CHAIRMAN : Now, the House is adjourned for one hour.

The House then adjourned for lunch, at forty-nine minutes past one of the clock.

The House reassembled at fifty four minutes past two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) in the Chair.

I. The Budget (Railways) 2000-2001

II. The appropriation (Railways) vote on Account Bill, 2000

III. The Appropriation (Railways) Bill, 2000

श्री नरेश यादव (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, श्रीमती राबड़ी देवी जी ने बिहार में अपना बहुमत सिद्ध कर लिया है और इस से यह स्पष्ट हो जाता है कि राज्यपाल का जो पूर्व का निर्णय था, वह एक अलोकतांत्रिक कदम था ....

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : हो गया, हो गया, बैठिए ।

श्री नरेश यादव :इसलिए मैं आप के माध्यम से केन्द्र सरकार से मांग करना चाहता हूं कि ...**(व्यवधान)**... गवर्नर को वहां से वापिस बुलाया जाय और यह घोषणा की जाए कि ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : बस, हो गया, हो गया । बैठिए ।

श्रीमती सरोज दुबे (बिहार) : महोदय, बिहार के राज्यपाल ने एक अलोकतांत्रिक कार्य किया ...**(व्यवधान)**... गलत बयानी और गलत सूचना देने के कारण उन को वहां से वापिस बुलाया जाना चाहिए । ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : हो गया, हो गया, बैठिए ।

श्रीमती सरोज दुबे : महोदय, गवर्नर ने गृह मंत्री जी को गलत सूचना दी ...**(व्यवधान)**... इस बारे में गृह मंत्री का बयान सदन में आना चाहिए ।

महोदय, बिहार के गवर्नर का पत्र जो सब्मिट किया गया था, उसमें गलतबयानी और गलत ढंग से सूचना देने के कारण भी उनको वहां से बर्खास्त किया जाना चाहिए । ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : बस, हो गया । मैडम, बैठिए न, हो गया ।

...**(व्यवधान)**...

श्रीमती सरोज दुबे : महोदय, सुन तो लीजिए । ...**(व्यवधान)**..

श्री गांधी आज़ाद : बिहार के गवर्नर को वापिस बुलाया जाए।...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश यादव : लोकतंत्र की मान-मर्यादा का उल्लंघन किया गया और इसलिए गृह मंत्री को सदन में आकर तुरंत बयान देना चाहिए और राज्यपाल को तुरंत बर्खास्त किया जाना चाहिए।...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : हो गया, बैठिए। ...**(व्यवधान)**... प्लीज़, प्लीज़, प्लीज़। ...**(व्यवधान)**... आप बैठिए न, आपकी बात हो गई। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश यादव : आप हटाइए वहां के राज्यपाल को ।...**(व्यवधान)**...

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश): बिहार के गवर्नर को वापिस बुलाया जाए। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) आप बैठिए ।...**(व्यवधान)**... गांधी जी, आप बैठिए।...**(व्यवधान)**... बस, हो गया । प्लीज़, प्लीज़, प्लीज़ । **बैठिए** ।...**(व्यवधान)**...

श्रीमती सरोज दुबे : बातों को असत्य साबित करने का प्रयास किया है गवर्नर ने, इसलिए इसके बारे में हम लोगों को सरकार की राय जाननी है और गवर्नर को वापिस बुलाया जाना चाहिए ।...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): बस हो गया, मैडम । बैठिए न, हो गया । प्लीज़ ।...**(व्यवधान)**... मैडम, बैठिए न ।

Now, we will take up the Railway Budget and the Appropriation Bills.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir I move:

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for services of a part of the financial year 2000-2001 for the purpose of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, I also move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1999-2000 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The questions were proposed.

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बात करने के लिए अवसर दिया और मैं सदन का तथा रेल मंत्री महोदया का इस पर पूरा ध्यान चाहूंगा ।

3.00 P.M

महोदय, दो पेपर हमारे सामने हैं, जिन पर सदन विचार कर रहा है । जैसा कि आपने अभी सूचित किया है 'भारत की संचित निधि में से अनुच्छेद 3 के अंतर्गत आप, एक पेपर में से, 1,11,09,55,81,000 रुपए निकालने का प्रावधान चाहते हैं और दूसरे पेपर में आपने, 1999-2000 वाले पेपर में, 12,57,34,10,000 रुपए मूल बजट के अतिरिक्त और भी चाहे हैं ।

महोदय, इस बजट और इसके सारे प्रावधानों को पढ़ने के बाद और ममता जी का बजट भाषण लोक सभा में सुनने के बाद मैं एक वाक्य में अगर कहूं तो यह कहूंगा कि यह भारत के रेल मंत्री का बजट तो है, सुश्री ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत बजट तो है, लेकिन इस बजट में मध्य प्रदेश के मामले मे कहीं उनकी ममता नज़र नहीं आती है । मध्य प्रदेश के संदर्भ में यह ममता बहन का एक निर्मम बजट है, जिसमें मध्य प्रदेश पर कतई ध्यान नहीं दिया गया है । मैं विस्तार से इस बजट पर नहीं जाना चाहता क्योंकि सदन के अन्य सदस्य इस पर बात करेंगे और अपने-अपने क्षेत्र के बारे में बात करेंगे । मैं कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में रेल को लेकर आपने कुछ भी नहीं दिया । इस बात को गंभीरता से रेखांकित करते हुए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि कृपया हमारी बातों पर ध्यान दें और उस पर नए सिरे से विचार करें ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह तो रेल विभाग की मजबूरी है कि मध्य प्रदेश जियोग्राफिकली देश के बिल्कुल बीच में है, इसलिए हर रेल को वहां से गुजरना पड़ता है। पूर्व से पश्चिम जाए, उत्तर से दक्षिण जाए, दक्षिण से उत्तर जाए, पश्चिम से पूरब आए, मध्य प्रदेश से होकर उसको जाना पड़ता है और इसके सिवाय आपके पास कोई चारा नहीं है । लेकिन इसके बावजूद इतने बड़े प्रदेश को आपने इस बजट में कोई स्थान नहीं दिया है और एक विचित्र स्थिति आपने पैदा कर दी है । हम मध्य प्रदेश के लोग किसी तरह

बरदाश्त करके लोकसभा के भीतर बैठे रहे लेकिन रेल मंत्री महोदया, जब आप अपना बजट भाषण पढ़ रही थीं तो आपको याद होगा कि कुछ प्रदेशों के लोकसभा सदस्यों ने आपके इस बजट से निराश होकर बहिर्गमन किया था । आपके बजट भाषण को उन्होंने पूरा सुना तक नहीं । मैंने गैलरी में बैठकर आपका पूरा भाषण सुना और मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आपकी स्थिति क्या है और मध्य प्रदेश की स्थिति क्या है, इसको आप गंभीरता से देखिए ।

महोदय, मैं आपके सामने कुछ उदाहरण रखना चाहता हूं । मध्य प्रदेश में एक रेलवे लाईन है मक्सी से दाहोद, जो काफी लंबे समय से चर्चा का विषय है । मध्य प्रदेश से गुजरात को जोड़ने वाली इस लाईन के लिए आपके नवीनतम बजट का अनुमान 597 करोड़ रुपए है । यदि यह लाईन आप पूरी करें तो इस पर आपके आकलन के अनुसार 597 करोड़ रुपया खर्च होगा लेकिन आपने इस बजट में इस लाईन को बनाने के लिए केवल 10 लाख रुपया दिया है । तो काम कैसे चलेगा और क्या काम चलेगा ? आप इसमें क्या कर सकेंगे ? इस पर आपको विचार करने की आवश्यकता है । आपको मध्य प्रदेश और गुजरात के सामने पूरी स्थिति को स्पष्ट करना चाहिए कि कैसे काम चलेगा ।

इसी तरह राजस्थान से मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली एक लाईन है रायगंज मंडी से भोपाल । इसके लिए आपका अनुमानित व्यय 425 करोड़ रुपए है और आपने मात्र एक लाख रुपए का प्रावधान किया है । यह कितना हास्यास्पद है । अगर एक लाख रुपया एक वर्ष में आप इस पर खर्च करेंगे तो किस तरह से इस लाईन का निर्माण हो सकेगा ? नतीजा यह होगा कि राजस्थान निराश, मध्य प्रदेश निराश, गुजरात निराश ।

महोदय, अब हम चलते हैं छत्तीसगढ़ की तरफ । विश्रामपुर से अंबिकापुर की एक लाईन है । इसके लिए आपका ऐस्टीमेट है 58 करोड़, 20 लाख रुपए और आपने दिया है केवल 5 लाख रुपया । इसको आप फिर से रेखांकित कीजिए । इस स्थिति में कैसे काम चलेगा?

अब हम चलते हैं उत्तर प्रदेश की ओर। उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली एक लाईन है गुना से इटावा वॉया शिवपुरी। इस लाईन के लिए आपका आकलन है 337.33 करोड़ रुपए और आपने केवल 25 लाख रुपया इसके लिए दिया है । बताइए कैसे काम चलेगा?

एक और उदाहरण मैं आपको देता हूं । उत्तर प्रदेश में एक लाईन है सतना-रीवां-सिंगरौली । यह उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली लाईन है । इसमें सिंगरौली एक महत्वपूर्ण स्थान है । इसके लिए आपकी अनुमानित लागत 925 करोड़ रुपए है और आपने इस प्रोजेक्ट के लिए केवल 5 लाख रुपया दिया है। अब अगर

आप इसका टोटल लगाएं तो कुल मिलाकर अनुमानित लागत बनती है 2,342 करोड़, 55 लाख रुपए और आपने अपने बजट भाषण में कुल 46 लाख रुपए का प्रावधान किया है । तो यह बताइए कि 2,342 करोड़ रुपए की जगह 46 लाख रुपया देकर आप कौन सा इंसाफ कर रहे हैं ? इस पर रेलवे मंत्री महोदया, रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड को पुनर्विचार करना चाहिए ।

महोदय, अब मैं रेल मंत्री जी का ध्यान एक विशेष मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूं । मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा और आपको ऐसी परिस्थितियों में नहीं डालूंगा जिससे कहीं उलझन पैदा हो ।

लेकिन यह जरूर प्रार्थना करूंगा कि मध्य प्रदेश को टालने से काम नहीं चलेगा। अमान परिवर्तन का एक छोटा सा हिस्सा है जिसके बारे में मैं आपसे बार-बार कहता रहा हूं, लिखता रहा हूं। समय-समय पर आपके उत्तर मुझको मिलते रहे हैं, उन उत्तरों के लिए मैं आपका बहुत आभार मानता हूं, धन्यवाद देता हूं। लेकिन मीटर गेज पर नीमच से रतलाम तक का जो इलाका है उसकी लम्बाई कुल 130 किलोमीटर है। 1989 से आज तक के 11 सालों में इसके अमान परिवर्तन में कितना खर्च हुआ है? उसको ब्रोड गेज में बदलना है आपको। आप इसको कब तक टालते रहेंगे? 11 वर्षों मे आपने इस पर कितना रुपया लगाया है, आप इसका खुद हिसाब अपने मंत्रालय से लें या अपने बोर्ड से लें तो आप खुद चकित रह जाएंगी कि कितना कम हम लोगों को मिला है। आपको यह ब्रोड गेज का कार्य पूरा करना चाहिए । इसके अलावा मैंने जब-जब आपसे पूरणा के बारे में कहा आपने उसे पूना सुना और पूना माना। लेकिन पूना से इस लाईन का कोई संबंध नहीं है। यह हैदराबाद तक जाने वाली पूरणा लाईन है -purna. इसमें R लगाना पड़ेगा। वरना आप पूना मान करके उत्तर दे देंगी तो काम नहीं चलेगा। पूरे मेवाड़ और मालदा क्षेत्र में इस लाईन को लेकर के आंदोलन चल रहे हैं। आप अगर ब्रोड गेज बना देती हैं तो यहां की जनता को लाभ मिलेगा और आपको भी रेवेन्यू का फायदा होगा जिसके बारे में आज आपके जो आकलन हैं वह आगे चल करके अधिक होंगे। इस लाईन को लेकर कोई सुनवाई आज तक इन दोनों सदनों में नहीं हो रही है। मैं उस सदन की शिकायत नहीं करता लेकिन मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि अपने संवेदनशील मन को जगाइए और नीमच से रतलाम वाले इलाके का जहां पर एक-एक लाख, पांच-पांच लाख, दस-दस लाख का काम चल रहा है उस काम को थोडा गतिशील कर दीजिए।

कुछ सुझाव मैं आपको देना चाहता हूं। नीमच सामान्य स्टेशन नहीं हैं, एक अच्छा स्टेशन है। सी.आर.पी.एफ. की सबसे बड़ी छावनी है, मदर आफ सी.आर.पी.एफ. उसको कहा जाता है। वहां अगर स्टेशन को आप कम्प्यूटराइज्ड करा देंगी तो हम

अतिरिक्त अनुगृहित होंगे। आपको यहां कम्प्यूटर की व्यवस्था शुरू करानी चाहिए, इसको टाला नहीं जाना चाहिए। सारे देश के लोग नीमच आते जाते हैं, वहां फैक्टरी वाले लोग, एल्कलाइड की फैक्टरी वाले लोग तथा मंत्रालय वाले लोग नीमच आते जाते हैं। अगर वहां कम्प्यूटराइजेशन हो जाएगा तो हम आपके बहुत आभारी होंगे।

एक लाईन जो राजस्थान से जुड़ती है, वर्षों से उसके बारे में बात हो रही है। नीमच से बड़ी सादड़ी की लाईन है। यह कोई बड़ा काम नहीं है। नीमच से राजस्थान को जोड़ने वाले इस काम को आपको पूरा करवाना चाहिए और इसका यश आपको लेना चाहिए। मध्य प्रदेश के चारों तरफ जो अलग-अलग प्रदेश हैं उनको जोड़ने का आप संकल्प तो ले लें लेकिन उसको आप शुरू न करें तो फिर आपका भी अपयश होगा और सरकार का भी अपयश होगा। एक चीज आपने अनायास दे दी है उसका धन्यवाद देता हूं। मुझे लगता है कि कहीं न कहीं ममता की ममता जाग गई होगी। मैं उसके लिए आपका आभार मानता हूं। एक रेल चलती थी राजकोट से भोपाल, वह गुजरात की रेल है हमारे यहां भोपाल तक आती है। आपने उसको जबलपुर तक बढ़ा दिया। अच्छा किया आपने। अब इसका ज्यादा सदुपयोग हो सकेगा। अब थोड़ा सा महाकोशल और गुजरात का भाग भी उससे जुड़ जाएगा। लेकिन मेरे छोटे-छोटे तीन-चार सुझाव हैं। वह यदि आप इसमें शामिल कर लें तो इसमें आपके पांच पैसे भी खर्च नहीं होंगे लेकिन यश आपको ज्यादा मिलेगा। आप यशस्वी रहें, यह हमारी शुभकामना है। आप इस देश की पहली महिला रेल मंत्री हैं, आपने पहला रेल बजट पेश किया है। आपने हमारे मुसाफिरों पर वजन नहीं डाला इसका आपने पूरा ध्यान रखा है।

एक ट्रेन है जो रेवांचल के नाम से चलती है। यह एक्सप्रेस रीवांचल से भोपाल के बीच में चलती है। यह रीवा से रात को निकलती है और बड़े सवेरे भोपाल पहुंच जाती है। यह रैक सारे दिन भोपाल में ही पड़ा रहता है। यदि आप इसी रैक को भोपाल से रतलाम तक बढ़ा दें तो यह रैक वापिस रतलाम से भोपाल हो करके दूसरे दिन रीवां पहुंच सकता है। आपको नया रैक नहीं डालना पड़ेगा तथा न कोई पैसा ही खर्च करना पड़ेगा। इसका आग्रह आपसे है।

एक गाड़ी और है नीमच से चित्तौड़। एक शटल सबेरे नीमच से चित्तौड़ चलती है। यदि आप इसको आगरा तक बढ़ा दें तो बगैर खर्च के यह सुविधा लोगों को मिल जाएगी। एक गाड़ी कोटा से वापस हमको मिल जाएगी और यहां से आगरा जाने-आने वाली दो गाड़ियां हो जायेंगी। इसमें कोई अतिरिक्त खर्च आप पर पड़ने वाला नहीं है। यह एक ऐसा सामान्य सा सुझाव है जिसको आप मान लेंगी तो अच्छा होगा।

मेरा एक निवेदन और आपसे है। पहले चेतक एक्सप्रेस में खण्डवा से महू तक के सारे डिब्बे चित्तौड़ में अपने आप जुड़ जाते थे और वह सीधे हमको दिल्ली तक लाती थी लेकिन बीच में कुछ ऐसा हुआ कि चेतक की कमर टूट गई और वे डिब्बे चित्तौड़ में कटने लगे। अब हमें चित्तौड़ में बदलाव करना पड़ता है। इसलिए आप पहले जैसा चेतक एक्सप्रेस को कर दें तो सुविधा ज्यादा मिलेगी और आपका रेवेन्यू बढ़ेगा। इसको पहले जैसा आप कर देंगी तो हम आपका अतिरिक्त आभार मानेंगे। चेतक को आपने पंगु कर रखा है या जिन्होंने भी किया है, आप यदि इस एक्सप्रेस को सम्भाल लेंगी तो हम आपको अवश्य धन्यवाद देंगे।

एक हास्यास्पद रेल आपकी चल रही है जिसमें बैठने वालों को ऐसा लगता है कि हम फंस गए। सराय रोहल्ला से अहमदाबाद एक रेल आपकी मीटर गेज पर चलती है। लोग अहमदाबाद जाने के भरोसे उसमें बैठ जाते हैं और उसमें बैठने के बाद पता चलता है कि यह गाड़ी साढ़े 31 घंटे में अहमदाबाद पहुंचायेगी। भीतर बैठने वाला पगला जाता है। उस गाड़ी में न तो खानपान की व्यवस्था है और न किसी पैंट्री की व्यवस्था है। कोई भी व्यवस्था उसमें नहीं है। वह यहां से रात को नौ बजे चलती है और तीसरे दिन सुबह 4.30 पर साढ़े 31 घंटे बाद अहमदाबाद उतारती है। मेरी मांग है कि उस गाड़ी का समय कम कर दीजिए जिससे कि उसमें बैठने वाले लोग पछताये नहीं। मैं एक छोटी सी मांग और आपसे कर रहा हूं। वह इतनी छोटी मांग है कि यदि मैं आपसे लॉबी में मांग करता तो आप मान लेतीं लेकिन सदन में अगर मान लें तो आपकी भी शान है और हमारी भी शान है। दलौदा स्टेशन पर आप मीनाक्षी एक्सप्रेस को रोकती हैं। मंदसौर के पास में दलौदा है, हमारे जिले में है। आप मीनाक्षी एक्सप्रेस को वहां पर रोक रही हैं। लेकिन रुकाव के बावजूद वहां पर मीनाक्षी एक्सप्रेस का टिकट नहीं मिलता है। लोग उतरते हैं, लोग उसमें बैठते भी हैं, मुझे कहने में कोई संकोच नहीं है कि लोगों की जेब से टिकट का पैसा भी जाता है परन्तु वह आपको नहीं मिलता है। यदि आप दलौदा स्टेशन पर टिकट देना शुरू कर दें, जहां पर कि शक्कर का कारखाना है, बहुत से लोग वहां पर आते-जाते हैं। यदि आप इस मांग को स्वीकार कर लेंगी तो हम आपके बहुत ऋणी रहेंगे।

मैं रेल मंत्री महोदया आपसे यह आग्रह करना चाहता हूं कि आप सम्पूर्ण बजट का पुनरावलोकन करें और देखें कि जाने-अनजाने में आपने कितना बड़ा अन्याय हमारे साथ कर रखा है। इस अन्याय में से आप 'अ' शब्द को निकाल दीजिए और हमारे साथ न्याय कर दीजिए। आपने रेल बजट में गरीबों पर भार नहीं डाला है, गरीब होने के नाते में आपको धन्यवाद भी देता हूं और उम्मीद करता हूं कि आपकी सहानुभूति और आपकी ममता मध्य प्रदेश को पूरी मिलेगी। आप मेरी बातों पर विचार करके हमें कृतार्थ करेंगी।

उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat) : Thank you, Sir. Before I say anything, first of all, I would like to congratulate Ms. Mamata Banerjee for being the first-ever woman Railway Minister. Now, I am not going into the details of the Railway organisation, its expenditure, the number of employees working in it, the number of passengers, and the amount of freight carried by it. I am not going to discuss that aspect.

First of all, I would like to invite the attention of the hon. Minister to accidents. In 1960-61, the total accidents were 2,131. Of course, they are reducing year by year. However, during the last two years, the casualty has mounted like anything. In 1997-98, the casualty was more.

I would also refer to the last two years' accidents, which have mounted like anything, more than 300 each. When accidents occur, we get information that an enquiry has been set up, but we get no result. Of course, some officers must have been punished. I want to say that more than 90 per cent of the railway accidents have occurred due to negligence of the staff, but no punishment is given to the staff that showed negligence in the performance of their duties.

I am quoting the number of persons died and the number of persons injured. In 1993-94, 179 persons died and 446 persons were injured. In 1997-98, 1998-99 and 1999-2000, deaths were 171, 280 and 328 and the persons injured were 747, 615 and 707 respectively. Of course, the hon. Minister may reply that there is a system of compensation under section 124 of the Railway Act. I will tell you what it is. In the case of death, the interim compensation that is paid to the next kin for death is just Rs.15,000/-; for grievous injuries, it is Rs.5,000/-, and Rs.500 for simple injuries. This is too less. As far as the interim relief is concerned, even according to the Motor Vehicles Act, the next of kin is paid Rs.20,000/- for death, Rs.25,000/- for grievous injuries and Rs.6,300/- for simple injuries. I would request the hon. Minister to amend this particular section so that the compensation is suitably enhanced.

Moreover, there is one small lacuna. The compensation that is paid for death in case of accidents is not in consonance with the class of journey provided by the Railways. For death, something like Rs.1 lakh or Rs.2.5

lakhs is paid. It is not according to the class. The compensation should be according to the class, according to the status of the passenger. If a passenger was travelling in first class, the compensation for him should be more.

Another thing is that there should be reduction in the expenditure on the establishment. You would be pleased to know that they had introduced seven Zonal Offices just two or three years ago. Of course, our Ministry did not recognise those things. What is the use of opening those seven small Zonal Offices? You would be surprised to know that this is meant mainly to provide promotions to the bureaucrats. Secondly, it would lead to creation of administrative infrastructure. It is not that the railway administration at the headquarters was not working well, but this system would only add to huge expenses in the area of railway administration. Therefore, if it is possible, this system must be abolished.

Now, I come to the Railway Budget proper. As has been pointed out by hon. Member, Bairagi ji, it is a soft Budget, having a motherly treatment. This is reflected in the fact that there has been no increase in the passenger fare. Secondly, 10 new trains have been introduced. Of course, there has been a marginal increase of 3 per cent in the freight rate, except in the case of essential commodities.

Here, I would like to point out one thing. The railways have introduced a Millenium Card scheme, whereby those who invest Rs.10,000/- would get priority in reservation. It has not been indicated whether this facility would be valid for only one year or for whole life. Secondly, it has also not been indicated whether this Rs.10,000/- is refundable. If the amount is not refundable and the period of the facility is not long enough, the travelling public would not be attracted to it.

The facility of free travel to school-going girls is praise-worthy.

Another soft feature of the Budget is in regard to the utilisation of railway property for publicity and commerce. This would raise the railway revenue. But, here I would say that there are chances of misuse by the bureaucrats. If the railway property is going to be utilised for publicity, it is good, but if the rights of leasing are given away, say, for one hundred years or so, then muscle and money power will be used in the Railway administration. This would lead to rampant corruption in the bureaucracy.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to one fact. A concession of 75 per cent is being provided to the next of kin of the martyrs of 'Operation Vijay', if they travel by Second Class. This concession may be extended to those who are entitled to travel by first class. I would like the hon. Minister to consider it favourable.

Now, I come to the question of laying new railway lines. Sir, here are the details of the Railway projects provided in the Status Paper, which has been supplied along with the Railway Budget. I would like to draw your attention to the fact that right from 1994 to 1996 and the period before that, about 220 projects were taken up. But I am sorry to say that they have not yet been completed. If we count the number of projects that is yet to be completed, from 1979 to 1989 it is 23, 1990-91 it is 7, in 1991 it is one project, in 1992 it is 13 and 1993 it is 10. The rest of the projects were introduced right from 1994-98. How much amount has been allotted for the completion of these projects? Mr. Vice-Chairman, Sir, you will be surprised to know that it is not more than Rs.11,000 crores in 21 years. These are the projects which have been taken up for name-sake. Our hon. friend, Mr. Bairagi mentioned about the Indore-Moksi-Dahol rail project. You will be surprised to know that only Rs.5 lakhs has been spent as against Rs.324 crores of the project cost. Therefore, I suggest to the Railway Minister that the work should be undertaken project-wise, one by one. In one Railway Division, one project could be taken up and completed so that we can move forward steadily. Otherwise, there will be an escalation in the cost. It will affect the project. It will not be completed even after 50 years.

The hon. Railway Minister said that we have inherited more than 54,000 Kms of railway track on the day of Independence. Those 54,000 Kms of track were laid by the British Government in 94 years. What have we done? We have not done anything, except extension of just 8,000 Kms of track. So far as track development is concerned, it should be speeded up.

I would also like to draw the attention of the Railway Minister to the roads over the bridges and roads under the bridges. For the last 18 years, they have not been completed. There are more than 230 such projects.

So far as the administration of the RPF and the Government Railway Police is concerned, there is always a conflict. The Government Railway Police helps the passengers whenever they are in hardship. The RPF or the

Government Railway Police should be entrusted with the task of looking after the railway track so that there are no two establishments.

Of course, the Plan outlay for 2001 has been fixed at Rs.11,000 crores, which is an increase of about 23 per cent over the revised Plan outlay for the current year. It is also a good point and a good consideration. The Railway Minister has announced introduction of 19 new trains; and five other trains have been extended. Unfortunately, we have got one train via Jaipur-Dwarka-Haridwar. But I would like to put forth my demands before the Railway Minister for her sympathetic consideration. The Government of Gujarat has represented to the Ministry of Railways for conversion of the following metre gauge/narrow gauge railway lines into broad gauge for the complete development of the State.

(1) Rajkot-Veraval

(2) Bhavnagar-Surendranagar

(3) Navlakhi-Dahinsara-Morbi-Wankaner

(4) Dahinsara-Maliya-Miyana

(5) Surendranagar-Rajula

(6) Gandhidham-Bhuj-Naliya

(7) Ahmedabad-Vijapur

(8) Ahmedabad-Himatnagar

(9) Dabhoi-Miyagam

(10) Chhotaudepur-Pratapnagar

(11) Windmill Station to Bedi Port Area

(12) Mehsana-Viramgam

(13) Bharuch-Dahej.

Gauge Conversion has also been suggested by my State on the following routes:-

(1) Rajkot-Veraval

(2) Gandhidham-Bhuj

(3) Surendranagar-Bhavnagar

(4) Wankaner-Malia

(5) Bhildi-Mehsana

(6) Dhrangadhra-Kuda

(7) Gandhidham-Palanpur.

At the same time, we have been asking for creation of a new division at Ahmedabad which is not granted yet. Of course, the Budget speech, the demands for grants and the Performance Budget speak of some amount having been spent, around Rs.1.2 crores, to create the infrastructure. But as far as my information goes, there is nothing at all. Our State has also agreed and showed its preparedness for cost-sharing with the Railways. This project may be taken up as early as possible.

We have been demanding a stoppage of the August Kranti Express at Godhra. I am sorry to say that for the last eight years, I have been pressing for the stoppage of the August Kranti at Godhra. The train starts from Bombay and stops at Surat, just at a distance of 60 kilometres; it stops again after running a distance of 60-75 kilometres, at Baroda. After a further run of about 60 kilometres, Godhra which is a District Headquarter, may also be made a stop. Thereafter, after 150 kilometres, there is a station at Ratlam. The timing can be easily maintained. The August Kranti actually, sometimes, reaches Nizamuddin before the scheduled time.

श्री बालकवि बैरागी: रतलाम में रुकती नहीं है सोलंकी साहब, रतलाम में रुकती नहीं है।

श्री गोपाल सिंह जी. सोलंकी : हां, रतलाम में रुकती नहीं है आइ एम सॉरी।

I am sorry. So, Ratlam and Godhra may be made stoppages. Though it was decided earlier, perhaps because of political indifferences, Godhra was not included formally as a stoppage.

The Jaipur Express stops only at Baroda and then straightway goes to Kota. We do not have any quota either. Godhra may be made a stoppage. Even though Godhra is a District Headquarter, we do not have any upper-class quota. The Avadh Express stops there; the Rajkot-Bhopal Express stops there; the Dehradun Express stops there; the superfast

Jammu-Tawi Express stops there; the Janata and Paschim Expresses are also there; but we do not have any upper-class quota. We have been trying and writing for that, for the last 10 years. But no quota has been provided. The Godhra station may please be provided with a quota.

I would like to add one more thing here. Since the last three years, the Budget has provided Rs.2 crores or Rs.10 crores--I do not know the exact amount for creating a new platform in the Godhra yard. This time, I am surprised to find that they have spent more than Rs.50 lakhs. But where? An inquiry may be conducted into this aspect.

I would like to make a submission to the hon. Minister. So far, not much progress has been done in railway development. Why? If we look at the allocation in the Plans, in the First Plan, the allocation was 11.1 per cent; in the Second Plan, it was 15.4 per cent; in the Third Plan, it was 15.5 per cent; in the Fourth Plan, it was 6 per cent; in the Fifth Plan, it was 5.3 per cent; in the Sixth Plan, it was 6 per cent; in the Seventh Plan, it was 7.6 per cent; in the Eighth Plan, it was 6.3 per cent; and it has been reduced to just 5.3 per cent in the Ninth Plan. When I quote these figures, the hon. Minister would say, "We do not have the fund; there is a crunch in the funds position." This is being said by the Railways from the beginning. So, the stand taken by the hon. Minister is very soft. It is commendable. She has frankly stated that she has to do everything with empty hands, without any source of money. That shows her frankness. So far as her courage is concerned,--I know that because I have worked with her in the Standing Committee--she does what she says, and, therefore, we have every hope for advancement of the railways.

With these words, I thank you, Sir, and I also support the Bill.

SHRI C.O. POULOSE (Kerala) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I want to confine myself to the demands of my home-State, Kerala, regarding the running of railways and its future development.

The geographical location of Kerala at the Southern-end of this country creates special situations. Being one of the States having a large number of unemployed, the people from Kerala have settled in almost every part of the country. They have to travel long distances by train as part of their vocation. Compared to other groups, Keralaites need a fast expansion of railways for their benefit.

Almost every item of consumption is to be brought to Kerala from other parts of India. This creates a situation where the facility of goods traffic is much more needed in Kerala. The increase in freight charges affects Kerala very much. I request the Minister to withdraw it. I am sure, you are not going to withdraw it. Then, you should provide additional facilities for us.

In the light of the above facts, let me point out the present siutation in Kerala. The main railway line between Mangalore and Trivandrum, which passes through as many as 11 districts out of the 14 districts of Kerala State, still remains non-electrified. Only a very small part of railways in the State is electrified. The main railway lines remain a single line even today. The traffic intensity is so much that the tracks has reached the saturated level.

Even on the national highways, there are no overbridges, which delays road traffic for hours together. No new railway line has been sanctioned in the Budget, for Kerala. There was a widespread criticism after the presentation of the Railway Budget. The print media brought out how much widespread was the resentment amongst Keralaites over the discrimination shown against Kerala in the Budget. In that context, the Railway Minister called a meeting of the Kerala M.Ps. The M.Ps. unitedly put forward certain immediate demands. And I am happy to state that the Minister has promised to take certain steps of immediate importance. The travel by long-distance trains to-and-fro from Kerala is really a sorrowful experience. The sleeper class reservation is closed weeks before the day of the journey. The Ministry should find out some methodology for issuing a confirmed ticket to every passenger who is to travel a minimum distance. There should be neatness; canteen facilities and water supply should be provided. Cleaning of toilets, removing dust and foreign materials from railway compartments should be done regularly.

Punctuality of trains should be a priority area to concentrate. Many of the long-distance trains are running late by hours together. Major railway accidents take place, and we express our sorrow and anguish. The matter ends there. This is not correct. The Railways should concentrate on the safety aspects.

I request the Railway Minister to consider the following demands made by the State of Kerala very seriously :-

1. Increased financial allocation for time-bound completion of the doubling work between Shoranur and Mangalore.

2. The doubling work between Ernakulam and Kayamkulam both via Kottayam and Alleppy should be carried out.

3. Electrification of the Ernakulam-Trivandrum sector should be made a priority programme.

4. Construction of new railway lines between Guruvayoor - Kuttipuram, Angamali - Sabarimala, Thalassery - Mysore, should be taken up.

I am grateful to you for what you promised for Kerala in the other House.

श्रीमती जयप्रदा नाहटा (आन्ध्र प्रदेश) : थैंक्यू सर।

महोदय, मैं सबसे पहले मैडम मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं इसलिए कि ये पहली महिला हैं जिन्होंने लोगों का मन जीत लिया है। इसलिए कि इन्होंने पैसेंजर्स के फेयर में वृद्धि नहीं की है। मैं इस वर्ष के रेल बजट पर आपके माध्यम से अपने विचारों को प्रस्तुत करना चाहती हूं। वैसे तो प्रस्तुत बजट सभी की आशाओं के अनुरूप है लेकिन कुछ समस्याओं को मैं आपके माध्यम से यहां पर कहना चाहती हूं । इस रेलवे बजट से आम लोगों के ऊपर ज्यादा असर नहीं हुआ है इसलिए कि जो भी रेलवें बजट अक्सर आते हैं तो लोगों के दिल धकधक होते रहते हैं। इस मामले में मैं मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

इस सदन के द्वारा मैं मंत्री जी को कुछ सुझाव भी देना चाहती हूं कि इन्होंने जो 5 प्रतिशत बढ़ोतरी फ्रेट टैरिफ पर की है उस पर ध्यान देना चाहिए। इस बढ़ोतरी में से कुछ परसेंट कम भी हो सकता है। इसके साथ साथ सरकार को दूसरी सुविधाओं पर भी ध्यान देना चाहिए। इन्हें और अच्छा कर सकते हैं जैसे अच्छा यातायात है। ट्रांसपोरटेशन या यातायात की सुंविधाओं के अंतर्गत कामर्शियल रोड ट्रांसपोर्ट की जगह रेलवे ट्रांसपोर्ट का इस्तेमाल हो । यह सुविधाजनक है और साथ साथ सस्ता माध्यम भी है। मैं मंत्री जी से यह भी कहना चाहती हूं कि उन्होंने 19 नयी ट्रेनें चलाने की सूची जारी की है। इनमें से तीन रेलगाड़ियां आंध्र प्रदेश के लिए बतायी हैं। इनमें से एक बैंगलोर टु पुटपर्ती और नागरकायल टु तिरुपति तथा तीसरी केरल टु विशाखापटट्नम है। मेरे ख्याल से केरल आंध्र प्रदेश की तीन गाड़ियों में से एक ही गाड़ी केरल आंध्र प्रदेश की जरूरत पूरी कर सकती है वह भी प्रतिदिन की जगह वीकली है। मेरे विचार से आन्ध्र प्रदेश के लोगों के लिए ये जो गाड़ियां दी गयी हैं इनके बदले एक ही गाड़ी उनकी जरूरत पूरी कर सकती

थी। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगी कि उनकी सुविधाओं के लिए और भी ध्यान देना चाहिए। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि रेल स्टाफ के कार्य करने के तरीकों को ध्यान में रखना चाहिए क्योंकि रेल स्टाफ की संख्या बढ़ती जा रही है और कार्य की क्षमता घटती जा रही है । मेरे कहने का मतलब यह है कि स्टाफ के सही यूटिलाइज़ेशन पर विशेष ध्यान रखने से हम रेल बजट पर काफी अंकुश लगा सकते हैं । मेरी प्रमुख बात रेल सुरक्षा के बारे में है । यात्रा करने के टाइम पर क्योंकि इतनी दुर्घटनाएं हो रही हैं, इतने हादसे हम अखबारों में देखते रहते हैं, तो उसको ध्यान में रखते हुए भी रेल सुरक्षा की तरफ ध्यान देना बहुत आवश्यक है । यह जो ट्रेन दुर्घटनाएं दिनों-दिन बढ़ती जा रही हैं, इन सब की ज्यादातर जिम्मेदारी स्टॉफ् पर आ जाती है । इसलिए इन सब बातों पर काफी गहराई से ध्यान देना होगा । साथ ही यह भी पता करना होगा कि यदि इन दुर्घटनाओं का कारण टैक्नीकल खराबी है तो उसके लिए भी उसका आधुनिकीकरण करना बहुत ही जरूरी है और उसके लिए रेलवे बजट में प्रावधान करना भी आवश्यक है । रेल दुर्घटनाओं के अंतर्गत व्यक्तियों के मुआवज़ों की तरफ भी ध्यान देना होगा । महोदय, मेरी रेक्वेस्ट यह है कि इसके अंतर्गत मिलने वाले मुआवज़ों में भी थोड़ी सी वृद्धि करनी चाहिए, क्योंकि इसके पीछे भी रेल स्टॉफ् की गलतियां ही मुख्य कारण हैं । दूसरी बात यह है कि रेलवे लेवल क्रॉसिंग पर समय सूची का अति कड़ाई से पालन करना चाहिए, क्योंकि इसके कारण भी बहुत दुर्घटनाएं होती हैं ।

महोदय, मैं खास तौर से माननीय मंत्री जी से यह भी कहना चाहती हूं कि रेलवे में बढ़ते हुए भ्रष्टाचार की तरफ भी विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए । अगर भ्रष्टाचार को समाप्त कर दिया जाए तो इन्कम के सोर्सेज़ भी काफी बढ़ेंगे और इससे निश्चित रूप से रेलवे की इन्कम में वृद्धि होगी । रेलवे के प्रोजैक्ट्स पर भी ज्यादा ध्यान देना चाहिए । रेलवे प्लेटफॉर्म्ज़ को साफ-सुथरा रखने की कोशिश भी करनी चाहिए और इसके लिए आवश्यक आदेश देने चाहिए । रेलवे प्लेटफॉर्म्ज़ पर हम देखते हैं कि वहां जो गलासेज़ इस्तेमाल करते हैं या जो प्लास्टिक मैटीरियल इस्तेमाल करते हैं, उसे इस्तेमाल करने के बाद प्लेटफार्म पर ही छोड़ दिया जाता है, जिसकी वजह से बीमारियां भी फैलती हैं । आम लोगों के लिए तो यह बहुत ही अनकंफर्टेबल है । मेरे ख्याल से ट्रेनों में जो टायलेट्स हैं उनको भी साफ-सुथरा रखना चाहिए, क्योंकि जो लोग उनका इस्तेमाल करते हैं वे उनको साफ-सुथरा नहीं रखते हैं । इसलिए उसके लिए भी अलग से स्टॉफ् रखने का प्रबन्ध कर देना चाहिए ।

सर, मेरे ख्याल से साउथ सैन्ट्रल रेलवे के जो पैंडिंग प्रोजैक्ट्स हैं उन्हें भी मैं

सदन के सामने रखना चाहती हूं और उनको भी जल्दी ही क्लीयर करना अच्छा रहेगा ।

The Hubli-Ankola project was approved, perhaps, in 1995. But till date even the land has not been acquired. The Nandyal-Yerragunta project was also sanctioned in 1995. But the work is not yet started. The Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad project is yet to be taken up. Even the estimate has not been sanctioned as per the report of the Railway Board.

Sir, as per the reports of the Railway Board, even the estimated value of the project has not been sanctioned. सर, माचरला, नलगुंडा, राइचपुर के प्रोजेक्ट्स और गुलबर्गा, बिदर व सिकन्दराबाद, जानिकपेट, बोदन के गेज कनवर्सन प्रोजेक्ट्स का कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है । इस का क्या कारण है, पता नहीं, लेकिन वह कार्य डिले होता जा रहा है । I am really surprised to know that during the next financial year, as per the statement made by the hon. Minister, a sum of Rs.41.30 lakhs has been sanctioned for the poject. I feel it is a very small allocation. Therefore, I request the hon. Minister to increase the allocation so that all these projects are completed. Thank you.

SHRI W. ANGOU SINGH (Manipur): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. At the outset, I request the hon. Railway Minister, who belongs to the Eastern region of India, to do something for the North-Eastern Region. I will not take much of your time, but I will put forth only one proposal . During the United Front Government, we had great expectations from the Railway Minister. Because still, there are some States where there is no facility of railways at all. The same is true for Manipur also. When Shri Ram Vilas Paswan was the Railway Minister, some allocation was made for Dijbu-Karong railway line. After that, Shri Nitish Kumar became the Railway Minister and he laid the foundation stone But after that, nothing has been done so far. During the time of Ram Vilas Paswan the extension of the broad gauage line from Silchar to Jiribum Manipur was also taken up. But nothing has been done so far. In this Budget also, proper allocatioan has not been made. My proposal is this. So far as Dijbu Karong line is concerned, it is 192 kilometers long and it has 91 tunnels. Its estimated cost is Rs.22,000 crores. It is estimated that it will take twenty years to complete it. Though India has completed fifty years of Independence, nothing has been done in this regard. What would our younger generation think of us? They are now so much desperate that they are revolting against the nation, in the name of insurgency, now going on in the North-Eastern region. Besides, we hear that a lot of objections have been raised by the people of Karbi Anglong of

Assam. Over and above that, most of the reserve forests of Nagaland touch this line. Even in our State of Manipur it will pass through mountainous regions. Keeping all these facts in view, I think it will take more time to get clearance from the Ministry of Environment and Forests.

Sir, my proposal is that the Silchar-Jiribum railway line should be extended up to Imphal. This stretch is 96 kilometres and its cost would come to Rs. 1200 crores which would be less then half the cost of Dijbhu-Karong line. Over and above, this line has to pass through Manipur. There will be no problem in getting cooperation from other States. I would request the hon. Minister to take up this railway line especially for the people of Manipur which is the eastern-most corner of India and which has been neglected for so long. Even after 50 years of Independence there is no railway line in this State. This will be the shortest route to reach Calcutta. It is estimated that it will take seven to eight years to complete the work. Therefore, in place of the Dijbhu-Karong line, if the Silchar-Jiribum line is extended to Imphal, then the people of Manipur will be able to realised their long- pending dream. Thank you.

श्री नरेश यादव : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर बोलते हुए मैं आज अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में बात करूंगा।

महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि मंत्री महोदया ने पहली बार बिना किराया बढ़ाए रेल बजट प्रस्तुत किया है और इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। रेल बजट रेल के सालभर के खर्चे का लेखा-जोखा होता है और इसमें कुछ घोषणाएं होती हैं जिनमें से कुछ पूरी की जाती हैं, कुछ पूरी नहीं की जाती हैं। मैं 1994 से मैम्बर हूं और ऐसे मेरे पास प्रमाण हैं कि जो घोषणाएं की गईं, वे आज तक पूरी नहीं की गईं। मेरा कहना है कि घोषणाएं अगर की जाएं तो वे पूरी की जानी चाहिए और अगर उन्हें पूरा नहीं किया जाना हो तो फिर घोषणाएं ही न की जाएं वरना लोगों में खराब मैसेज जाता है। आप दूसरे हाऊस में घोषणा करते हैं और उसके बाद लोग खुशी मनाते हैं कि हमारे क्षेत्र का विकास होगा, हमारे इलाके का विकास होगा, लेकिन जब घोषणा पूरी नहीं की जाती तो जनता में आक्रोश पैदा होता है। बार-बार आपसे मांग की जाती है, हम लोग बार-बार यहां सदन में उस मामले को उठाते हैं और इससे रेल विभाग की बदनामी होती है, हम लोगों की बदनामी होती है। ऐसा क्यों होता है? महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि उन्हें इस बारे में अवश्य ध्यान देना चाहिए।

महोदय, मंत्री महोदया द्वितीय श्रेणी में यात्रा करती हैं क्योंकि मैंने श्रीमती चन्द्रकला पांडेय जी के साथ आपको द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हुए देखा है। मैं निमंत्रण देता हूं आपको फिर से एक बार कि एनजीपी कटिहार लिंक ऐक्सप्रैस दिल्ली के लिए 'महानंदा' आती है, अगर आप या आपके वरिष्ठ पदाधिकारी उसमें एक दिन के लिए द्वितीय श्रेणी में यात्रा कर लें तो मैं समझता हूं कि सारी समस्याएं उससे हल हो जाएंगी । द्वितीय श्रेणी में दो तरह का आरक्षण होता है । एक आरक्षण रेल के काउंटर से होता है और साधारण डिब्बे में एक आरक्षण गाड़ी प्लेटफार्म पर लगने के 10-15 मिनट पहले होता है। उस आरक्षण के बावजूद, बैठने की सीट के लिए, कॉर्नर की सीट के लिए 50 रुपए और आजू-बाजू की सीट के लिए 20-30 रुपए गरीबों को देने पड़ते हैं और लोग देते हैं। बड़े-बड़े जंक्शंस पर कटिहार, मुंबई, कलकत्ता जब लोग जाते हैं तो उन्हें यह अतिरिक्त पैसा देना पड़ता है । यह जो दोहरी आरक्षण व्यवस्था है, गरीबों पर इसकी मार पड़ती है। इसको समाप्त किया जाना चाहिए । महोदय, टिकट लेकर भी गरीब को फिर से वहां पर 50-60 रुपया देना पड़े एक सीट के लिए तो यह अच्छी बात नहीं है । महोदय, साधारण क्लास में गरीब मजदूर दिल्ली, पंजाब, हरियाणा जाते हैं कुछ पैसा कमाने के लिए, उनके साथ जो ज्यादती होती है, उसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए । उन गरीबों के लिए किसी तरह की कोई व्यवस्था नहीं है । जब वह गरीब मजदूर स्टेशन पर उतरता है तो उसे पीने के लिए पानी नहीं मिलता है। इसी तरह शौचालयों की व्यवस्था भी अच्छी नहीं है। वहां गंदगी भरी रहती है और उसी की बगल में ये गरीब आदमी खड़े-खड़े 22-24 घंटे की यात्रा करते हैं। मंत्री महोदया, आप कल्पना कर सकती हैं कि किन समस्याओं से वे जूझ रहे होंगे। यह परेशानी महानंदा और नॉर्थ-ईस्ट एक्सप्रैस जो गोहाटी से दिल्ली आती है, उसके यात्रियों को झेलनी पड़ती है । इसका मतलब यह है कि यात्री अधिक हैं और कैपेसिटी कम है जिसके कारण डिब्बे पर लोड ज्यादा हो रहा है। ये मजदूर लोग ज्यादातर बड़े मेट्रोपोलिटिन सिटीज़ में जाते हैं जैसे मुंबई, कलकत्ता, चेन्नई और दिल्ली। खासकर बिहार के लोग ऐसे शहरों में पैसा कमाने के लिए जाते हैं और ज्यादातर वे कलकत्ता जाते हैं या दिल्ली आते हैं। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि इन लोगों के लिए एक साधारण डिब्बे की स्पैशल ट्रेन आपको चलानी चाहिए ताकि गरीब मजदूर आसानी से वहां से आ सकें।

महोदय, मैं रेल मंत्री महोदया का ध्यान एक गंभीर मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूं । हमारे देश में कुल 7,000 रेलवे स्टेशन हैं । इनमें तीन तरह की रेल हैं - एक तो है नैरो गेज, एक है मीटर गेज और एक है ब्रॉड गेज । अब इसमें आप नैरो गेज और मीटर गेज को तो छोड़ दीजिए। उसमें तो आदमी कहीं से भी चढ़ सकता है । लेकिन जो

ब्रॉड गेज है, उसमें महिलाओं को, बूढ़े लोगों को चढ़ने में बहुत परेशानी होती है । तो इस तरह की कुछ व्यवस्था होनी चाहिए कि प्लेटफॉर्म से ट्रेन में चढ़ने में यात्री को परेशानी न हो। इसको प्राथमिकता देनी चाहिए । कम से कम आप ऐसी व्यवस्था करें कि यात्री आराम से ट्रेन में चढ़ जाएं। आज इस कारण से काफी दुर्घटनाएं हो जाती हैं। हमने कई बार देखा है कि महिलाएं गाड़ी में चढ़ नहीं पाईं और कट गईं, मर गईं या यात्रियों का ऐक्सीडेंट हो गया। इस तरह की घटनाएं आम तौर पर हो रही हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदया से निवेदन करना चाहता हूं कि आपको प्राथमिकता के आधार पर कम से कम ब्रॉड गेज का प्लेटफॉर्म ऊंचा करना चाहिए जिससे कि यात्रियों को, विशेषकर महिलाओं को ट्रेन में चढ़ने में कोई असुविधा न हो।

महोदय, अब मैं घोषणाओं की तरफ माननीय मंत्री महोदया का ध्यान दिलाना चाहता हूं । हमारे पूर्व रेल मंत्री जी 1996 में हमारे यहां गए थे । हमें मंत्री जी का प्रोग्राम मिला था । उन्होंने शिलान्यास किया था कुरसेला से सहरसा-बिहारीगंज लाईन का। जो शिलान्यास उन्होंने किया था, अभी तक उसका बोर्ड तक नहीं लगा । उस स्टेशन पर बड़ी सभाएं हुई थीं, बड़े प्रोग्राम हुए थे और रेलवे बोर्ड के सारे पदाधिकारी वहां गए थे लेकिन यह आश्चर्य की बात है कि अभी तक वहां इसका बोर्ड नहीं लगा । मैं कहता रहा हर मीटिंग में कि कम से कम बोर्ड तो लगा दो । वह बोर्ड कहां गया, पता नहीं । जब मैं रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी में था तो मैंने यह सवाल उठाया था । तब किसी ने कहा कि यह बोर्ड सोनपुर में है। किसी ने कहा कि गोरखपुर में है। कहां है? कहां छिप गया? क्यों छिपा दिया गया? आखिर छिपाने का कारण क्या है? बोर्ड तो लगा दीजिए। यह बोर्ड लगाने के लिए आपके पदाधिकारी आज तक तैयार नहीं हैं। हमें बताया गया कि वह वॉयेबल नहीं है। तो देश में कई ऐसी रेलें हैं जो वॉयेबल नहीं हैं और गाड़ियां चल रही हैं। महोदय, रेलवे एक लोकोपयोगी संस्था है । देखा गया है कि आजादी के इतने सालों के बाद भी रेलवे की व्यवस्था पूरे देश में नहीं हो पाई है। हजारों की संख्या में गांव हैं और वहां सौ किलोमीटर में आबादी रह रही है और यह बनने के बाद देश का विकास होगा, समृद्धि से वह जुड़ेगा। न रोड है, न वहां रेल है। यह हो जाने के बाद कुरसेला से वाया बिहारी गंज का विकास होगा और जब विकास होगा तभी वहां के लोग आवागमन विभिन्न जगहों में कर सकते हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं जल्दी ही अपनी बात समाप्त करता हूं। मनिहारी से जोगबनी छोटी लाइन से बड़ी लाइन का प्रस्ताव है। इसका अंतर्राष्ट्रीय महत्व है, बार-बार यह रेल बजट में आता है और इसको एक हजार का एलोकेशन दिया गया। जबकि उसका एक सौ करोड़ का बजट है। लेकिन इसमें से सिर्फ एक हजार टोकन के रूप में मनिहारी से लेकर के जोगबनी, जो नेपाल की सीमा पर स्टेशन है, के लिए दिए

गए हैं। ऐसा यह आप क्यों कर रहे हैं? यह बहुत बड़े महत्व की रेल है। इसको मनिहारी से लेकर के जोगबनी तक तुरन्त एम.जी. से बी.जी. में बदलना चाहिए और मात्र 34 किलोमीटर कटिहार से मुकरिया रेलवे स्टेशन है। उसे हम एम.जी. से बी.जी. कर देंगे तो हमें जो जाना पड़ता है घूमकर के कुमैदपुर होकर के गुवाहाटी के लिए तो यह रास्ता बहुत शॉर्ट हो जाएगा। यह हम नहीं कर रहे हैं और हमें 70 किलोमीटर घूम करके जाना पड़ रहा है। इसको तुरन्त किया जाना चाहिए जिससे कि जल्दी से जल्दी नौर्थ ईस्ट के लोग दिल्ली को आ सकें।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण बात मैं और कहूंगा। रेलवे में हमने जब बचपन से यात्रा शुरू की है तब रेलवे क्वालिटी के लिए जाना जाता था। आज रेलवे जाना जाता है डिस-क्वालिटी के लिए। पहले रेल में कोई चूना और प्लास्टर नहीं होता था। अब सबसे घटिया किस्म की ईटें मकान बनाने के लिए रेलवे में लगाई जा रही हैं। मैंने यहां जो हमारे तत्कालीन चेयरमेन थे उनको दिखाया था। कोई कार्रवाई नहीं हुई और न ही कोई जवाब ही आया। मैंने वहां पैक करके स्टेशन मास्टर की मुहर लगवा करके ईटें दी थी आज तक कोई सूचना नहीं दी गई। उल्टे जो कार्यकर्ता वहां काम करता था उन्होंने मुझसे पूछा कि -नेता जी, क्या हुआ। अब सोच लीजिए कि क्या हुआ। कम से कम आपके रहते हुए तो यह उम्मीद नहीं है। रेलवे की गुणवत्ता में सुधार व्यापक पैमाने पर होनी चाहिए। आज एक बात बहुत खराब हो रही है और दुर्घटनाएं भी इसी वजह से ज्यादा हो रही हैं। पता नहीं, क्यों लोग इतने व्यसनी हो गए हैं कि रेलवे में शराब पीने वाले कर्मचारियों की संख्या सबसे ज्यादा है। कम से कम निर्देश जाना चाहिए कि शराब पीकर के ड्यूटी करना अपराध है और इस पर कठोर कार्रवाई की जानी चाहिए।

महोदय, मैं आपसे एक दो आग्रह और करूंगा। बहुत पहले घोषणा हुई थी कि मुंगेर घाट पर सर्वेक्षण हो गया था लेकिन वह सर्वेक्षण कहां है पता नहीं चल रहा है। आपने घोषणा की है 19 गाड़ियों की जिसमें एक गाड़ी सियालदह से लेकर के दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस है। बहुत अच्छी बात है, स्वागत योग्य बात है। हम यह आग्रह करना चाहते हैं कि जो सियालदह राजधानी एक्सप्रेस है एक लूप लाईन, कलकत्ता जाने की सबसे पुरानी लाईन है। भागलपुर साहबगंज होकर के जो हम लोग जाते हैं रामपुर हाट होकर के वह अच्छा रास्ता है, पुराना रास्ता है। बड़ी आबादी के लोग उसमें रहते हैं। कम से कम आप जो गाड़ी राजधानी चला रहे हैं सप्ताह में दो दिन। आप सप्ताह में एक दिन इस रूट से भी घुमा दें तो बड़ा कल्याण इस क्षेत्र के लोगों का होगा। उसमें बिहार बंगाल का बोर्डर है, सारे लोग वहां से दिल्ली की यात्रा आराम से कर सकेंगे। अंत में,

मैं एक-दो बात कह कर अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा।

महोदय, रेलवे की जो आज गुणवत्ता में गिरावट है उसके बारे में मैंने कह दिया है। साथ-साथ मैं एक और बात जो बहुत महत्वपूर्ण है रेल के लिए, रेल के हित के लिए यह कहूंगा कि आप रेल मंत्री बनी हैं तो निश्चित रूप से लोगों में आपने एक आदत टिकट खरीद कर चलने की डलवाई है। टिकट नहीं लेना अनुशासनहीनता भी है। यह जो प्रक्रिया चल रही है इसको और मुस्तैदी से लागू किया जाना चाहिए । लेकिन उसके अन्दर जो चोर घुस जाते हैं, उनको बंद किया जाना चाहिए। टिकट नहीं खरीदो यह कर्मचारी इनसिस्ट नहीं करे। हम तुम्हें दिल्ली तक ले जायेंगे यह कर्मचारी कहे, यह बात अच्छी नहीं है। रेल विभाग की जिम्मेदारी उनके हाथ में है और वे रेलवे के साथ धोखा करते हैं। यह बहुत ही गलत बात है। इसको किसी भी सूरत में रोका जाना चाहिए। रेलवे का सर्वांगीण विकास हो। आपने जो बजट प्रस्तुत किया है वह बिना भाड़ा बढ़ाये हुए किया है, लेकिन कुछ खास चीजों पर आपने भाड़ा बढ़ाया है, उसमें सुधार किया जाए। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने कुछ ज्यादा समय ले लिया है, आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

MESSAGES FROM THE LOK SABHA

(I) The Small Industries Development Bank of India (Amendment) Bill, 2000

(II) The Mizoram University Bill, 2000

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following messages received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:-

(I)

"In according with the provisions of rule 101 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to inform you that the following amendments made by Rajya Sabha in the Small Industries Development Bankof India (Amendment) Bill, 1999, at its sitting held on the 28th February, 2000, were taken into consideration and agreed to by Lok Sabha at its sitting held on Thursday, the 16th March, 2000:-

Enacting Formula